



NISSAN Skyline
KGC10
RB25 kai28
Sports Injection

いつでもどこでも心置きなく踏めるスポーツインジェクション。2.8リッターまでスプアップされたRB25との抜群の相性で、ドライバーを官能の領域に導いてくれる。踏め、踏め！ とエンジンが叫んでいる。



Bullet 徹底乗り比べ
それぞれのテイスト

Part.2 / ハコスカ RB25改28 SOLEX or Sports Injection

キャブとインジェクション 元気な両者に優劣なし!

キャブレターとインジェクション、そこには構造上はもちろんフィーリングという意味において大きな違いがある。キャブレターが先に生まれて、それを進化させたのがインジェクションだが、そこに新旧を理由とした優劣は存在しない。どちらにもマニア心を十分に満足させるに足るテイストが存在するからだ。RB25改28というパワフルなエンジンをベースにセットアップされたハコスカで、それぞれのテイストを体感する。

text/K.Yamazaki 山崎和彦 photo/T.Fuchimoto 淵本智信 取材協力/ロッキーオートphone0564-58-7080



NISSAN Skyline
2HT 2000GT
RB25 改28
Solex

カタカタカタ、とスロットルを隔って始動の儀式にとりかかる。セオリー通りの手順ですぐに火が入るのは、しっかりとセッティングがなされている証。キャブならではのテイストが旧車魂を熱くする。



どこからでもガンガン踏める パワフルで優しいハコスカ

NISSAN Skyline KGC10 RB25 kai28 Sports Injection

ニッサンスカイラインKGC10、通称ハコスカハードトップ。言わずと知れたジャパニーズクラシックの歴史の人気車種である。スカイラインシリーズの中では3代目となり、総販売台数が64万台を超える大ヒット作となったことから、多数のジャパニーズクラシックファンの間で人気があり、多くの希少な車種の中においては、比較的手入れしやすい存在でもある。

さて、クラシックカスタムのパイオニア、ロッキーオートがハコスカベースでプロデュースする作品のレベルの高さは、知る人ぞ知る部分である。これまでに行ってきた

た数え切れないほどのエンジンコンパートはもちろん、それに伴ったミッションの選択、トータルバランスを考慮した足回りのセッティングと、完成された固体の数だけ違ったテイストがあると言っても過言ではないだろう。

そんな中エンジンコンパートの定番、RBシリーズをセットアップする上で、大きく二つに分かれる要素がある。吸気系におけるシステムを、スポーツインジェクションするか、キャブレターにするかである。誤解のなきよう、ここで言う二つの要素は、優劣を争うものでもなければ、絶対パワーを

比較するものでもない。あくまでもそれぞれの特徴を、ドライバーがどのように感じて、どのように楽しめるかということ。もちろんこれは趣味の乗り物として、その性格を決定する究極の選択でもある。

というわけで、このコーナーでは同じエンジンを搭載したKCG10をベースに、スポーツインジェクション仕様とキャブレター使用でそれぞれ高度なチューンが施されたクルマを乗り比べてみたい。

搭載されたエンジンはRB25を2.8リッターまでスूपアップされたもので、当然ながら完璧なメカチューンが施されている。RB25DEのNAで、190馬力を発生することから、2.8リッターのメカチューンとなれば、優に230馬力は超えるであろうポテンシャルが秘められたベースエンジンということになる。

では早速それぞれのエンジンに火を入れてみましょう。

Bullet徹底乗り比べ それぞれのテイスト

Part.2 | ハコスカ RB25改28 SOLEX or Sports Injection



モダンなエンジンにコンパートする上で、最も重要な要素のひとつがクーリング。ロッキーオートでは深い経験に基づき、徹底的な冷却システムを構築。吸気システムにかかわらず、あらゆる仕様に対応。



エクステリアの狙いはGT-Rルックというよりも、ストリートファイトという言葉が似合いそうなものとなっている。



と、狭しとレイアウトされるヘッドス。ここもまた、スポーツインジェクションの性能を完璧に引き出す上で重要なポイントである。



“やる気”をしっかりと感じさせる部分が、全身から見とれる。面ギリギリまで攻めたリアタイヤは迫力がある。



2ドアハードトップは、4ドアとはまた違った魅力がある。もちろん多くの熱狂的ファンが存在する。



旧車としての魅力は細かいところからも発見できる。当時は真夏の必須装備だった三角ウィンドウもまたそのひとつだ。

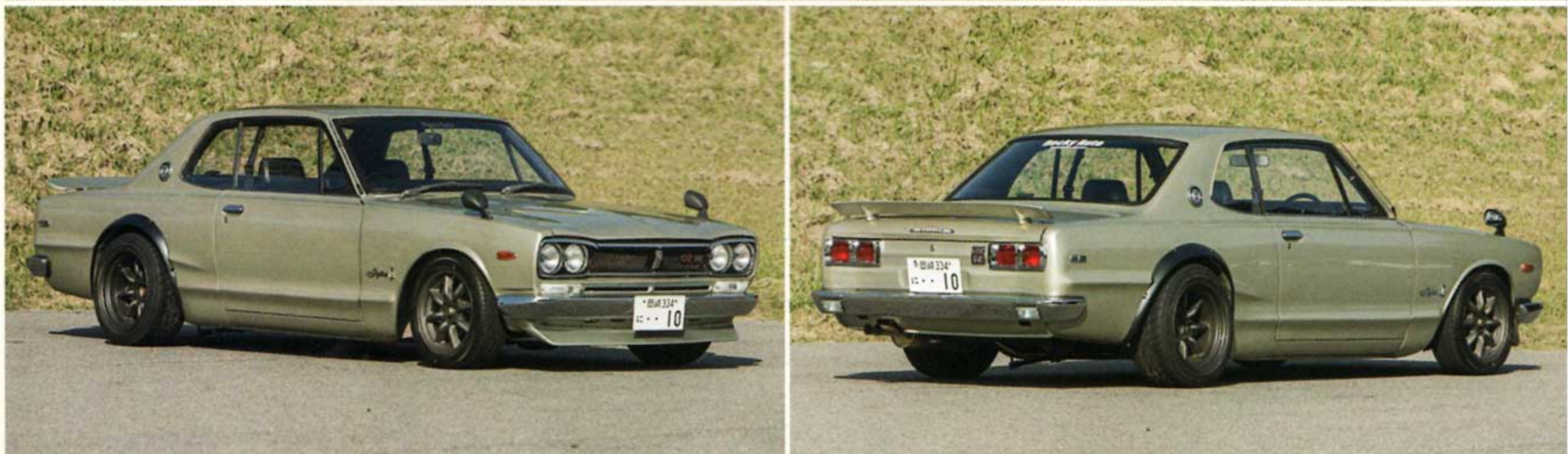


フロントサスとアライメントのセッティングも心地よいドライブには必要不可欠である。



ロッキーオートオリジナルの4ポットキャリパーとリアディスクで、必要にして十分な制御発揮する。

NISSAN Skyline KGC10 RB25 kai28 Sports Injection	
ボディ	・センターフレーム ステップ補強製作 ・フロントストラップ最新補強 ・エンジンルーム、トランク内ボディ同色ペイント
エクステリア	・GT-R仕様 ・前後GT-R純正白ガラス新品
インテリア	・オートエアコン ・パワーウィンドウ ・左右レカロシート ・油圧パワーステアリング
エンジン	・RB26 6連スロットル ・ハイカム ・スポーツインジェクション ・Vプロ制御 ・タコ足 50φステンレスデュアルマフラー
サスペンション	・前後車高調 ・ピロテンションロッド ・リアゼロキャンバー
ブレーキ	・F ロッキーオートワンオフ4ポット ・R ディスクブレーキ
ホイール	・RS7ワタナベ F 7J×15 R 9.5J×16
タイヤ	・F 205/50-15 R 245/45-16



ストレートなアウトラインと優しいプレスラインが絶妙な味を引き出している。人気の高さの最大のポイントだ。



ほどよい節度感がスポーツマインドを掻き立てるシフトレバー。スイッチ類はノーマルを維持している。



可能なかぎりノーマルのイメージを残すコンセプトの中で、見事にレイアウトされたエアコンユニット。



フロントブレーキにはR32タイプMキャリパーを装着することで確かなストップパワーを確保する。



リアブレーキにはR33用のディスク&キャリパーを装着。サイドブレーキも油圧で対応する。



KGC10と、120PS/6000RPMの文字に、当時は羨望の眼差しが注がれた。



NISSAN Skyline KGC10 RB25改28 Solex	
ボディ	・フレーム補強
エクステリア	・GT-R仕様
インテリア	・純正シート準替 ・油圧サイドブレーキ ・タツサンコンペハンドル ・社外アルミベダル ・HDDナビ ・GT-Rタイプ100L燃料タンク
エンジン	・RB25DEベース 改28 ・ソレックス44 ・ワンオフフィンマニ ・ワンオフステンレスエキマニ ・アルミラジエーター ・電動ファン ・R32タイプM用5速ミッション
サスペンション	・F オリジナル車高調 ・エナベタルアブソーバー
ブレーキ	・F R32タイプM用キャリパー ・R R33用ディスク&キャリパー ・油圧サイドブレーキ
ホイール	・RSワタナベ8スポーク F15 R16
タイヤ	・F 195/50R15 R 225/45R16



こちらはGT-Rエンブレムで雰囲気を出さず。確かに、キャブ車にはとてもよく似合う。

エキゾーストシステムはトータルでデザインされたワンオフ。レーシーなサウンドを奏でしてくれる。



野太い吸気音がたまらない マニア度高い男のハコスカ

NISSAN Skyline KGC10 RB25 改28 Solex

キャブ仕様のRB25改28には、6本の排気管の全ての長さを整える等長パイプが装着される。排気効率にもたらす影響が大きいパフォーマンスパーツである。



エンジンフードを開けると、見るからに美しい、まるで新車のような仕上がりで輝きを見せるスポーツインジェクション仕様のKGC10は、キーを捻ったその瞬間からすぐさま火が入り、落ち着いたコールドスタート状態になる。暫くするとスッとアイドリングが下がり、暖機が終了したことを伝えてくる。まず、なにはともあれ空吹かしである。もちろん、無意味な空吹かしがエンジンによくはないことは承知している。がしかし、この手のクルマに火を入れた後に、グオンッとやらずにいられるマニアがいるだろうか!? エンジンが十分に暖機できてさえいれば、これはドライバーにとっては挨拶のようなもの。ロッキーターンのエンジンはそんなに柔ではない。さて走り出した瞬間から感じる。それな一切の無駄のない、スムーズで確かな加速感覚であるということ。センサーから送られてくる情報をVプロのコンピュー

タが的確に処理し、常に最良の状態してくれるスポーツインジェクションはとにかくパワフル! 6連スロットルによるレスポンスのよさと、絶対的なパワーフィールは驚きに値するものである。2.8リッターメカチューンのRBは、しっかりと補強された車体を自由に振り回せるに足る有り余るパワーを発揮してくれるのだ。絶対パワーとフィーリングを大きく左右する排気系は、ステンレスのヘダースに、φ50のデュアルエクゾーストで武装。抜けのよさはもちろん、GTカーを操縦しているのだ、という心地よいグッドサウンドを響かせてくれる。今回の取材日は、まだまだ真夏の暑さを思い出させるような湿度と気温であったが、回転を上げてのスポーティな走りから、わざとやや早めにシフトアップするような走りまで、常に少しも表情を変えずに走り続けるエンジンはすこぶる快調であった。

ロッキーターンのクラシックカスタムに乗るといつも感じるのだが、つついどライビングに夢中になって、自分が40年以上も前に生まれたクルマに乗っていることを忘れてしまう。道行く人の視線やショーウィンドウに映った姿を見て、ふと我に返ることもしばしば。もちろんその瞬間はクラシックカスタムファンならではの充実感に包まれたものとなる。スポーツインジェクション。それはより高い信頼性を得ることのできる、クラシックカスタムの強い味方である。



速い、快適、簡単！ チューンド旧車の王道

NISSAN Skyline KGC10 RB25 kai28 Sports Injection

キャブレターを搭載したクルマ、通称「キャブ車」というその言葉の響きは、時を経て経つほどエンスー度が高まっているように思える。コンピュータによって常に理想の混合比を割り出し、最適なタイミングで燃料を噴射するインジェクションシステムに比べて、キャブレターでチューニングされたクルマはその構造上、ドライバーとの対話を必要とする。この絶対的な違いが、クラシックカスタムマニアにとっては、この上もない美味しいテイストと感じるケースもあるのだ。

というわけで、キャブレターでチューニングされたエンジンと上手に付き合うには、それなりのノウハウが必要である。さらに、当然ながらどんなにキャブレターに対する知識が深くても、肝心のエンジン本体のセッティングがとれていなければ、いつまでたっても気持ちのいいドライブはできない。つまり、今回取材したRB25改28エンジンは、まさにキャブレターの味そのものをリアルに楽しむのに最適なスペックとコンディションを誇っているのだ。

カタカタッと数回アクセルを踏むところからエンジンスタートの儀式は始まる。スロットルバルブの動きを確認したら、イグニッションキーをオンにして燃料ポンプが



Bullet徹底乗り比べ それぞれのテイスト
Part.2 / ハコスカ RB25改28 SOLEX or Sports Injection

いかなるシチュエーションでも心置きなく踏める楽しいスポーツインジェクション。その速さはピカー！

作動していることを確認。燃料がタンクからキャブレターまで送られるまでのタイミングを経て、スターターを回す。セッティングによっては、ここで僅かにスロットルを開けることもあるが、初めて会話するエンジンには禁物である。

インジェクションに比べてやや長めにクラッキングすると、パバパッと一瞬にして各シリンダーに火が入っていくのがわかる。ここからが肝心だ。一気にスロットルを開けるのは禁物で、排気サウンドを目安にジ

ワッと踏んでいく。そのまま連続した爆発音がついてくればOKだが、少しでも不安定さを感じたら踏むのを止めるのである。以上のような動作は、いわゆるカブラせないようにするためのものであり、キャブレター固体のセッティングが整っていればいほど、神経質にならなくてすむ。

さて、本コーナーのもう一台のKGC10に火を入れる。キャブレターはφ44のバレルをダブルでレイアウトするソレックス。それを3連装着することで2.8リッター6気

レーシーな操縦感覚こそが 異次元スポーツセダンの証

NISSAN Skyline KGC10 RB25 改28 Solex



キャブ車にはそこにはかない魅力的なテイストがあり、他には絶対に真似のできないものである。

筒に合わせているのだ。

結論から言おう。取材したエンジンの始動は、筆者がこれまでに乗ってきた多くのキャブチューンの中で、間違いなくトップレベルの始動性を確保している。セオリーに則ってのアプローチで、いとも簡単に始動。それはまるでインジェクション車のようにさえある。また、火が入った瞬間にスロットルがフツと軽くなる、あの独特のフィーリングもしっかりと味わえた。さすがのセッティングノウハウである。

さてゆっくりとパーキングロットから公道に出る。大径スロットルのキャブ車ながら、半クラッチでソロソロと走るのに何も

ロッキーオートならではの、高度なメカチューンが施されていたからこそ、リアルなインプレッションができた。

神経をつかわなくていい。これもまた、低速時のミクスチャーが適正な証拠だ。

さあ、道路に出たら何はともあれ全開である。まずは気を遣って、ややジワリ感を出しながら踏んでみる。実に気持ちのいい、かなり強烈な加速である。シフトアップしてから今度はバコッと一気にペダルを床に踏みつけた。するとどうだ、エンジンは少しの迷いも見せずに再度、強烈な加速で筆者を驚かせたのである。さらに、そこには特筆すべきテイストが加えられた。ダッシュパネル付近から響いてくる、ズオズオズという野太い吸気音である。その野性味のある音質は、明らかにスポーツインジェクションのそれとは異なったテイストであった。

今回幸運にもロッキーオートのハイエン



野太い吸気音を全身で感じながらのスポーツドライブは鳥肌もの！ キャブ車の味は永遠不滅だ。

ドモデルをテイスティングさせていただいたが、スポーツインジェクションもソレックスも、どちらにもマニア心をくすぐる特上のテイストが存在していた。わが国のクラシックカスタムのレベルが着実に進化していることを実感することができた。



銘機S20の革袋

KPGC10とKPGC110 2台のGT-R

text/s.chikata 近田 茂 photo/t.fuchimoto 瀧本智信



時代を飛び越えたS20の誕生ストーリー

R380はプリンスのプロトタイプマシン。1965年5月開催予定だった第3回日本GP出場を目指していた。その背景には第2回日本GPでスカイライン54Bがボルシェ904に敗れた経緯がある。そのリベンジを果たすべく開発された国産初の純レーシングカー。第3回GPはレース自体がキャンセルされたが、翌1966年の日本GPには同車の改良型4台が参戦。ボルシェ906を抑えて見事ワンツーフィニッシュを飾った。ちなみに同年プリンスは日産と合併。当初は日産プリンスという名が使われたものの、プリンスの名は消滅。しかしそのレーシングスピリットとDNAはスカイライン・ブラン

ドに受け継がれた。そんな輝かしい戦績で一躍注目されたのが、グロリア等に搭載のG7エンジンをベースに開発したレース用GR8型だった。それを量産車用にコンバートされたホットエンジンがS20だ。つまりツーリングカーレースマシン用のエンジンを市販車に転用。最強のパワーユニットを搭載する最速のスポーツカーとしてのイメージが強く印象付けられた。OHVが当たり前でOHCが進歩的だった60年代の市場に投入された直打式ツインカムヘッドを持つ24バルブ2L直6エンジンはあまりにも鮮烈。初代及び2代目GT-RはもちろんフェアレディZ432にも搭載された。



バンクを疾走するR380とPGC10。ワークスレーサー用エンジンを量産用に手直しGT-R誕生。

1969年、GT-R (PCG10) デビューに至る全てのプロセスは、とても鮮烈なものだった。もちろんそれを輝かしいものに演出し伝説と化したのは時代背景とも無関係ではないだろう。何しろ60年代の日本、クルマはまだまだ憧れの存在。バイクの分野でこそホンダが世界GPで名声を獲得したが、4輪はまだまだ欧米に遅れをとっていた。ましてやモータースポーツ（レース）の世界なんて見当もつかないのが実情だった。しかし、そこに関わる様々な人々が傾

けた情熱と、そこに注目したユーザーの眼差しはひとときわたくし激しかった。まさに超刺激的な世界。GT-Rはその中心にある最先端モデルとして誕生し羨望の眼差しを集めた。当時、日本の自動車産業は大きな飛躍を遂げている。多くのメーカーが先進欧米車から学びながらも純国産車を開発。軽自動車に加えて大衆車の大ヒットや輸出の好調で生産台数は急成長を果たしたのだ。ちなみに東京オリンピックは1964年の開催。自

動車産業の隆盛は日本の戦後復興と高度経済成長を象徴した。その最先端で眩しく輝いたのが、1969年に市場投入された「スカイラインGT-R」に他ならない。多くの人にとってそれは手の届かぬ雲の上の存在。しかし時代と共に庶民の経済的感覚も変化する中、GT-Rという夢への期待値が膨らむ。レースで常勝を果たすスカイラインGT-Rに裏打ちされてスポーツカーとしての魅力は高まり、そこに構築されたブランド力と価値は格別な存在へと昇華した。

もともとプリンスは、今で言うプレミアムブランドとしての評価が高かった。例えば同クラスの中でも抜きでハイパワーエンジンを搭載。高価ながらもこだわりのあるユーザーに好まれた。今に例えるならBMWに似ていたかもしれない。そんなプリンスの血統は日産車の中にあっても特異な存在として認められ、メーカーもそれに応えるモデル開発を継続。もちろんGT-Rは多くの台数が売れるような代物ではない。しかし右肩上がりの景気動向

に後押しされてPGC10の販売台数は800台を超えた。マイチェン後の70年10月に投入されたハードトップのKPGC10では、ホイールベースを70mm短縮し車高も落とす等、スポーツカーとしてのポテンシャル向上に余念がないところも披露。世相を反映して販売台数も1100台オーバーに。しかしケンメリの愛称で親しまれたC110スカイラインの登場後約4カ月のお待たせで投入された2代目GT-R (KPGC110)は、初の4輪ディスクブレーキ

を装備するなどでも話題を巻いたが、なんとと言っても200台限定販売とされて、GT-Rの希少性を決定付けた。マニアならずも垂涎物の価値と魅力が確かなものになったわけだ。その後は排気ガス規制やガソリンの無鉛化に伴い当時のエンジンはパワーダウンが余儀なくされ、GT-Rのラインナップは一端消滅。しかし手に入らないクルマとなつて、ますますその名は至高のブランドとして定着することになったのだ。



写真はKPGC10。セダンよりコンパクト化されたハードトップは戦闘力もアップ。



クールバックと呼ばれた優美なリヤクォーターデザインに迫力がプラスされたGT-R。



PGC10のカムカバーは黒色を採用。KPGC10では派手な赤色に変更されていた。キャブはミクニ製の3連ソレックス式。



マイチェンで洗練されたフロントマスク。リヤにはエアロスポイラーを標準装備。レースからフィードバックされたスポーツカーを象徴するアイテムだ。

NISSAN SKYLINE GT-R KPGC10	
全長	4,330mm
全幅	1,665mm
全高	1,370mm
ホイールベース	2,570mm
車重	1,100kg
エンジン型式	S20型 水冷直列6気筒DOHC
排気量	1,989cc
圧縮比	9.5
ボア×ストローク	82×62.8mm
最高出力	160ps/7,000rpm
最大トルク	18.0kgm/5,600rpm
燃料供給装置	三国ソレックス×3
燃料タンク容量	100リッター
トランスミッション形式	5速マニュアル
サスペンション	F マクファーソン・ストラット R セミトレーリングアーム
ブレーキ	F ディスク R リーディング・トレーリング
タイヤサイズ	F 6.45×14 R 6.45×14
新車時価格	150万円



KPGC10では車幅を拡幅。サーフィンを横断するホイールアーチもGT-Rの特徴。リヤには黒いオーバーフェンダーが追加装備され凄味のある外観は迫力も増した。



バケットシートやビッグタンクの標準装備が競技車両的。本格派スポーツカーに相応しい装備が施されていた。アクセルペダルはオルガン式。3本スポークのステアリングホイールはφ405mmの革巻きタイプ。

すべてはここから始まった! 1969年式 初代GT-R KPGC10

あくまで競技車両的な香りを漂わせるエキサイティングなスポーツカー。その最高峰ブランドとしてのGT-R伝説は、このハコスカから始まった。もちろんそれまでもスポーツカーは存在した。しかしあまりにも高価でエレガントなトヨタ2000GTや小排気量エンジンを搭載したライトウェイトスポーツは別として、スロットル全開でもたらされる迫力のある豪快かつ圧倒的な加速力で乗り手を魅了した国産スポーツカーはマツダのロータリークーペとこのGT-Rが原点と言っても過言ではない。

ルーツを辿れば、数々の輝かしい戦績を残してきた54Bの時代にまで遡ることができ、サラブレッドとしての血統も一級なだけに、GT-Rはやはり別格。その原点が1969年登場のPGC10に他ならない。

ハコスカのC10は1968年に登場。TVの商業ソングから由来して「愛のスカイライン」とも呼ばれた。プリンス時代から開発されて来た3代目で、コロナやブルーバードの上を行くセダンとして登場。他を圧倒する88馬力G15エンジンを搭載。後に直6のL20を搭載するGC10やG18搭載モデルを追加。そしてGT-Rの投入は当時

の市場に大きな衝撃を与えた。

ボディサイドのキャラクターラインを大きくカットしたリヤフェンダー、R380譲りの高性能S20エンジンは、リッター当たり80馬力を発揮。このクラストップの高回転高出力エンジンだ。フルシンクロのOD付き5MTがマッチされ、燃料タンクは、なんと100Lものビッグタンクを装備した。

車両価格は150万円。マークIIやローレルが2台買えるお値段だ。現在に当てはめると感覚的には700万円前後の値段設定に相当するだろう。

シャープなフロントマスクにリファインされてからは1970年にハードトップのKPGC10(写真のモデル)を投入。ロープロファイルのチューブレスタイヤを履くもまだバイアスタイヤを装着していた点が当時を偲ばせる。

R382のテクノロジーがフィードバックされたと謳われたが全長を65mm、ホイールベースを70mm、そして車高を15mm短縮。車幅は55mm拡幅。しかも20kgの軽量化を果たして車両重量は1100kg。搭載エンジンに大きな変更は無かったが、走行性能の向上は明確な物があった。



後方左出しのマフラー。テールピースは大径デュアルタイプ。



マイチェン後はセンターコンソールがダッシュパネルと一体化した。

一方、外観デザインもリヤのホイールアーチに黒いオーバーフェンダーを追加。トランクリッドにはリヤウイングを装備し、高速走行時のダウンフォースを稼ぐなど、いかにもレーシングマシン譲りの迫力ある装備が奢られていた。

KPGC10の登場は、常勝を続けていたレースの世界でもライバルの台頭で戦闘力アップの必要性に迫られた事を物語っている。余談ながらエンジンの圧縮比を9.5対1から9.0対1に落としてややパワーダウンしたレギュラーガソリン仕様も併売された。KPGC10はセールス的にも成功し、1100台を超える販売実績を誇ったのだ。



温故知新 名車アルバム



時代に飲み込まれた197台 1973年式 二代目GT-R KPGC110

70年代は排気ガス規制対応に迫られた時代。クルマはどれも、より大きく贅沢に進化。そしてオシャレでスタイリッシュなエクステリアデザインを纏うようになっていった。「隣のクルマが小さく見えませう」の広告コピーが話題となったのが1970年の2代目サニーだ。

当然、GT-Rも1973年に2代目モデルへと大きくリファンされた。ベースは4代目スカイラインのC110。登場は1972年。ハコスカの愛のスカイラインを引き継ぎ、TVコマーシャルにケンとメリーを登場させたことから、ケンメリの愛称で親しまれヒット商品に。セダンモデルの最上級グレードはGT-X。ただL20直6エンジンはNAPS(排ガス対策)の影響で走りは実に重々しかった。

当時はどのクルマも同様で、それまでの馬力競争は一段落してしまっただけで、そんな走りに不満を抱くユーザーの声は大きくなり、GT-Rへのラブコールも強くなっていった。

そんな背景のもと、KPGC110は満を持しての登場となった。ただし限定販売。高出力を発揮するスポーツエンジンで、段階

的に強化される排ガス規制にクリアできる見込みは無かったからだ。エンジン技術もキャブから燃料噴射に移行する時代。再びのハイパワー競争は80年代のターボブーム到来までお預けとなった。

そんな70年代だったからこそ、GT-Rの登場は再び大きなセンセーションを巻き起こした。ハードトップがベースで、初代より大きく重くはなかったが、72年東京モーターショーにはスカイラインのイメージカーとしてブルーにイエローストライプのレース仕様車が出展された他、ハコスカGT-Rが69〜72年の国内レースで50勝を達成した偉業も追い風となって、スカG伝説は2代目へも見事に継承された。

4輪ディスクブレーキや派手なオーバーフェンダーで武装されたものの、車両重量は増加。また一般的な55Lタンクの装備でストリート仕様で徹した感があったのが2代目モデルの特徴だ。

価格は162万円だったが、GT-Xが100万円オーバーであったことを考えると、むしろ割安感がある。後にお宝モデルになることを予期して購入しておけば良かったと後悔した人は少なくないだろう。



イエローは7000回転、レッドゾーンは7500回転からのレブカウンターはアルミパネルに配置された。

編集部のまとめ

GT-Rが市場に与えたインパクトは実に強烈だった。末期とは言え60年代に登場したクルマの中ではひととき輝いて見えるだけの数々の素養を備えていたからだ。当時はツインキャブ4速フロアシフトと聞くだけで心を踊らせていた時代。そこに披露されたS20エンジンの搭載や、レースとリンクした数々の逸話。そしてプリンスのDNAは多くのファンを魅了した。2代目もスカG伝説の継承を上手に果たしたのだ。



時代の流れに乗って大きく、そしてスタイリッシュにリファンされたKPGC110。



優美なファストバックでフィニッシュされたハードトップスタイル。



NISSANと明記された赤いカムカバー。同色のイグニッションコードは6気筒のセンタープラグへ整然と結ばれている。



大きくモダンになったKPGC110。ラジエターの黒いメッシュグリルは迫力のある表情を見せる。リアの丸形ランプはGT-Rのアイコンになった。

NISSAN SKYLINE GT-R KPGC110

全長	4,460mm
全幅	1,695mm
全高	1,380mm
ホイールベース	2,610mm
車重	1,145kg
エンジン型式	S20型 水冷直列6気筒DOHC
排気量	1,989cc
圧縮比	9.5
ボア×ストローク	82×62.8mm
最高出力	160ps/7,000rpm
最大トルク	18.0kgm/5,600rpm
燃料供給装置	三国ソレックス×3
燃料タンク容量	55リッター
トランスミッション形式	5速マニュアル
ブレーキ	F ディスク R ディスク
タイヤサイズ	F 175HR14 R 175HR14
新車時価格	162万円



前後全てのホイールアーチに樹脂製の黒いオーバーフェンダーをボルトオン。トレッドを拡張しても、タイヤをボディからはみ出させないために当時良く用いられていた手法だ。



サイドサポートの利いたバケットシートに木製のシフトノブ。そして3本スポークの革巻きステアリングを装備。アルミパネルに居並ぶ丸形の7速アナログメーターも壮観だ。



温故知新 名車アルバム

TOYOTA 2000GT Hybrid 発進!

Classic & Custom Car Magazine

Goods Press 12月号増刊 Bullet

[バレット]

Vol.

01

定価 1000円

Bullet

総力特集

Rocky Magicの真実

750馬力“Z”に見る渡辺喜也の本気度
RB vs. Lそれぞれのテイスト



[USAスペシャルレポート]

Excellence J-Classical in CA.

BREピートブロックのV8 DATSUN510